

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen

Referat fra stiftelsesmøte

Tid : Torsdag 09.01.14

Sted : Dovrefjell Hotell, Dombås

Til stede:

Politisk:

Geir Jarle Sirås	- Sør-Trøndelag fylkeskommune, fylkestingsrepresentant
Ola Øie	- Rennebu kommune, formannskapsmedlem
Ola Røtvei	- Oppdal kommune, ordfører
Jon Aasen	- Møre og Romsdal fylkeskommune, fylkesordfører
Lars Hustad	- Rauma kommune, ordfører
Arne Steffen Lillehagen	- Rauma kommune, formannskapsmedlem
Ivar Odnes	- Oppland fylkeskommune, fylkesvaraordfører
Jørnand Ødegård Lunde	- Oppland fylkeskommune, fylkesutvalgsmember
Per Prestrud	- Lillehammer kommune, varaordfører
Erik Odlo	- Ringebu kommune, ordfører
Olav Røssum	- Nord-Fron kommune, ordfører
Dag Erik Pryhn	- Sel kommune, ordfører
Steinar Tronhus	- Lesja kommune, ordfører

Administrativt:

Tormod Urdahl	- Jernbaneverket, banesjef
Terje Fossum	- NSB, markedsansvarlig
Tommy Rudihagen	- Rudihagen AS
Hans Talleraas	- Dovre kommune,
Gaute Rolv Dahl	- Sør-Trøndelag fylkeskommune, rådgiver
Jørn Prestsæter	- Oppland fylkeskommune, teamleder
Magne Flø	- Oppland fylkeskommune, rådgiver

Forfall:

Ola Lanke	- Rennebu kommune, ordfører
Erling Lenvik	- Midtre-Gauldal kommune, ordfører (ikke bekreftet deltagelse)
Mari Botterud	- Øyer kommune, ordfører
Ole Tvette Muriteigen	- Sør-Fron kommune, ordfører (ikke bekreftet deltagelse)
Bengt Fasteraunet	- Dovre kommune, ordfører

Agenda for møtet:

1. Dovrebanen – status og utfordringer
 - Direktør info og strategi Bjarne Wist, CargoNet
 - Banesjef Tormod Urdahl, Jernbaneverket
 - Næringslivets ønsker – Tommy Rudihagen, Rudihagen AS
2. Stiftelsesmøte

Innledning

Fylkesvaraordfører Ivar Odnes innledet møtet.

Det finnes i dag flere jernbaneforum som ivaretar hele eller deler av en jernbanestrekning. Dovrebanen fra Lillehammer til Støren og Raumabanen er banestrekninger som ikke har ett slikt forum.

Odnes gikk gjennom utfordringer som Dovrebanen og Raumabanen sliter med; eks størst «nedetid», utfordringer knyttet til godstransportavvikling og persontogtilbudet.

Det er derfor viktig med et forum som kan være talerør for disse 2 banene.

Direktør info og strategi Bjarne Wist, CargoNet

Bjarne Wist, CargoNet ble forhindret og kunne ikke møte. «Budskapet» ble derfor framført av Geir Jarle Sirås.

Når det gjelder å vekke forumet tilbake til liv er det sett fra vår side et godt initiativ. Dog mener jeg at en bør tilstrebe et best mulig samarbeid på øvrige jernbaneforum, noe som er spesielt viktig for godstransporten. Det som skjer på Dovrebanen er avgjørende for konkurransekraften for Nordlandsbanen.

Det er også bare å erkjenne at Dovrebanen blir mer og mer utsatt for konkurranse fra veisiden. Lange stengninger som følge av ras og flom har gjort sitt, men også at prosjektene på veien ferdigstilles løpende, men lite skjer på bane. Om en åpner for lengre og tyngre vogntog mellom Oslo og Trondheim er det en reell fare for godstransporten på bane på strekningen. Med andre ord har vi dårlig tid.

Noen stikkord er:

- Våre tog erstatter mer enn 600.000 lastebilturer på 500 km – 200 mill km årlig.
- Mål: 90 % levert innenfor 15 minutter.
- 30-50 % markedsandel på hovedstrekningene i Norge. 450 meters tog.
- Snittfart 70 km/t.
- Høy frekvens.
- To strekninger i Sverige gjennom det deleide datterselskapet Real Rail AB.
- Over 70 % av de store transportørenes volumer har tradisjonelt gått på bane, men andelen er redusert de siste årene.
- Veitransporten styrker sin konkurranseevne gjennom at infrastruktur og rammebetingelser bedres raskere enn for jernbane.
- Avgjørende at jernbaneprosjekter gjennomføres raskere med et større helhetssyn per strekning enn i dag.
- Regularitet og punktlighet gjennom vedlikehold.
- Fremkommelighet og tidsbesparelser gjennom krysningsspor.
- Tilrettelegge for lengre tog - fra dagens 400 meter til minimum 600 meter.
- Terminaler og knutepunkt som er effektive næringsklustre og omlastningspunkter for transportbransjen.
- Det må tas hensyn til at gods- og persontog er ulike i lengde, hastighet, akselerasjon og tyngde.

- Selv på nye strekninger må med dobbeltspor må det legges til rette for at tog kan møtes uten å stoppe.
- Lange kryssningsspor.
- "Trippelspor"
- Bruk av "gammel trase" for godstog.

Banesjef Tormod Urdahl, Jernbaneverket

(se vedlagte presentasjon)

Dovrebanen

Underbygningen på store deler av banen er dårlig, og det er et stort etterslep. Med dagens bevilgningstakt klarer man ikke å opprettholde banens kvalitet.

2013 var et katastrofalt år for Dovrebanen. Dette vil også få betydning for trafikkavviklingen i 2014. Det kan risikeres å få like mange forsinkelsestimer i 2014 som i 2013.

Utbedringsbehovet er på 300 mill kroner.

Raumabanen

- Turistbane -) cruisetrafikk fra februar til november
- Banen er ikke elektrifisert – dermed tungdreven både for person- og godstrafikk -) disse utfordringene gjør det vanskelig å tilrettelegge for økt trafikk
- Banen er uten fjernstyring
- Banen er ellers generell i god stand

JBVs Handlingsprogram - planer / tiltak 2014-2017

- Klimatiltak – dreosanlegg
- Ballastrensing
- Skinnebytte
- Rassikring – mange utbyggingstiltak (som f.eks skogsbilveier) har påført jernbanen nye utfordringer. 80 % av flomskadene kommer fra sidevassdrag.

JBV kan ikke løse disse utfordringene alene. Derfor er samarbeid med grunneiere og andre ansvarlige aktører viktig for å kunne løse disse utfordringene.

Tab 4.1 – Urdahl presentasjon / NTP 2014-2023

I Handlingsprogrammet 2014-2023 foreslås det 2,5 milliarder kroner for denne 10-årsperioden, men kun 0,5 milliarder de første 4 årene. Den «store forbedringen» kommer mao ikke de 4 første årene. Kortsiktige tiltak blir kostbart – på sikt.

Tommy Rudihagen, Rudihagen AS

Det er mange grunner til at næringslivet er opptatt av jernbanen;

- Næringsutvikling
- Reiseliv

- Konferansemarkedet / arrangement
- Miljø / trafikksikkerhet

Det vises for øvrig til Rudihagens presentasjon – se vedlegg.

Kommentarer:

Det er viktig med engasjement og samarbeid med næringslivet i utviklingen av transportsystemene.

I Møre og Romsdal er NHO engasjert, men det gjelder vei.

Det er behov for kontakt med næringslivet i regionene / fylkene knyttet til videre samarbeid.

Stiftelsesmøte

Samarbeidsavtalen

Kommentarer til de enkelte «elementene» i avtalen:

- Bakgrunn – ok
- Hensikt – ok
- Innhold – ok
 - Infrastruktur – ok
 - Persontogtilbudet – ok
 - Godstransport – ok
- Organisering
 - Politisk og administrativt – ok
 - Konkrete samarbeidsavtaler – ok
 - Egne myndighetsområder – ok

Det ble diskusjon knyttet til forumets navn. Etter flere forslag ble det enighet om «**Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen**».

Se revidert avtaletekst – følger som vedlegg.

Vedtekter

- Navn endres til «**Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen**».
- **Formål** – endret til:

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen har som overordnet formål å fremme deltakernes interesser knyttet til utvikling av jernbanetransport på Dovrebanen og Raumabanen.

- **Deltakere og representasjon**
 - endring i pkt 3. a) – endret til:

Fylkeskommunene har 2 medlemmer; en fra posisjon og en fra opposisjon.

- endring i pkt 5 –

..., «Statens vegvesen Region Øst» endret til «Statens vegvesen»

- **Ledelse**

- Pkt 6 endret til:

Forumet ledes av Ivar Odnnes, Oppland fylkeskommune. Som nestleder velges Arnt Steffen Lillehagen, Rauma kommune.

Forumet har et arbeidsutvalg bestående av forumets leder og nestleder, og oppnevnt representant fra regionene

- Oppdalsregionen – Ola Røtvei, Oppdal kommune
- Sør-Trøndelag fylkeskommune – posisjonsmedlem
- Raumaregionen –
- Møre og Romsdal fylkeskommune – posisjonsmedlem
- Midt-Gudbrandsdal -
- Nord-Gudbrandsdal -
- Oppland fylkeskommune – posisjonsmedlem

Se revidert avtaletekst – følger som vedlegg.

Regionene oppnevner 1 representant hver innen 1. februar.

Oppdalsregionen oppnevnte representant til arbeidsutvalget – se ovenfor.

Regionene Lillehammer, Midt-Gudbrandsdal og Nord-Gudbrandsdal koordinerer sin deltagelse med 2 / evt 3 representanter til arbeidsutvalget. Tilbakemelding innen 01. februar.

Nedlegging av godstrafikken på Raumabanen – uttalelse fra Jernbaneforumet

Forslag til uttalelse var oversendt kommunene v/ordførere i forkant av stiftelsesmøte.

Det ble etter innspill gjort noen endringer i forslaget, og revidert uttalelse følger vedlagt.

